

Frachtstrategie beunruhigt

Noch stößt das Wachstum am Euro-Airport auf wenig Gegenwehr, neue Pläne könnten das ändern

VON UNSEREM REDAKTEUR
MICHAEL BAAS

LÖRRACH. Die Zeichen am Euro-Airport stehen auf Wachstum. Im Passagierverkehr drängen zum Winterflugplan weitere Billigflieger auf den Markt. Allein dieses Jahr erwartet der EAP einen Zuwachs von acht Prozent auf 4,35 Millionen Fluggäste. Deutlich ausgebaut werden soll zudem die Fracht. Die neue Strategie zielt darauf ab, dass bis 2020 rund doppelt so viele Frachtflüge am EAP stattfinden wie heute. Das wiederum beunruhigt die trinational vernetzten Bürgerinitiativen – wie die Bürgerinitiative südbadischer Flughafenanrainer (BISF) auf deutscher Seite.

Die Wende am Euro-Airport resultiert bislang vor allem aus der Öffnung für Billigflieger. Zwar hat sich auch die Swiss, einst zentrale Säule des Passagierbetriebs, wieder gefangen (Text unten); die Rolle als führende Gesellschaft vor Ort aber hat längst Easyjet eingenommen. Ende Oktober nehmen mit Air Berlin und Ryanair zwei weitere Billigflieger den Betrieb am EAP auf und allein Ryanair rechnet bei fünf neuen Destinationen mit insgesamt 250 000 Passagieren am EAP. Gleichwohl spricht dessen Management im Passagierverkehr nur mehr von der „Konsolidierung des Wachstums“. Das damit verbundene Flugaufkommen jedenfalls bleibe deutlich unter dem Höchstwert aus dem Jahr 2000 mit knapp 127 000 Flugbewegungen, so Pressesprecherin Vivienne Gaskell weiter.

Von diesem Höchstwert ist der EAP in der Tat ein gutes Stück entfernt; auch die von den Bürgerinitiativen angemahnte Deckelung bei 100 000 Flügen lässt noch Luft nach oben. Für '06 etwa bilanzierte der EAP knapp 82 000 Bewegungen; dieses Jahr seien etwa 84 000 zu erwarten, so Gaskell. Die Zahl der Flüge sei derzeit nicht das drängende Thema, räumt denn auch der stellvertretende BISF-Vorsitzende Jürgen Fingerle ein. Auch die Initiative gestehe dem EAP seine volkswirtschaftliche Berechtigung und die entsprechenden betriebswirtschaftlichen Entscheidungen zu. „Niemand lehnt den Flughafen rundweg ab“, so Fingerle – solange dessen Aktivitäten im Rahmen blieben.

Genau den sehen die Initiativen – dazu zählen auch die Adra im Südelssas sowie



2006 starteten im Schnitt pro Woche drei große Vollfrachter wie diese B 747 am EAP; mittelfristig sollen es ein paar mehr werden. FOTO: KLAUS RÜTSCHLIN

der Schutzverband und das Forum im Baselbiet – aber durch die neue Frachtstrategie gefährdet. Diese basiert auf einer Studie der Protrans AG und attestiert dem EAP vielversprechende regionale Potenziale. Dazu kommt, dass dieser bislang nur rund 20 Prozent des Luftfrachtaufkommens der Region binden kann. Hier sehen die Verantwortlichen Chancen, diese Quote bis 2020 auf bis zu 50 Prozent zu erhöhen.

Kehrseite der Medaille sind mehr Frachtflüge: Im Vorjahr zählte der EAP nach Angaben von Gaskell im Schnitt 35 Frachtflieger pro Woche (drei sogenannte Voll- und 32 Expressfrachter); im Szenario '20 werden bis zu maximal 18 Vollfrachter und bis zu 63 Expressflieger prognostiziert. „Das ist etwa eine Verdoppelung“, räumt Gaskell ein. In absoluten Zahlen indes relativiere sich das wieder; schließlich resultiere daraus im Vergleich zu heute lediglich ein Zunahme zwischen 4000 und 4500 Flügen. Darüber hinaus schaffe der Ausbau rund 1200 neue Arbeitsplätze und stärke die Wirtschaftskraft der Region, betont Flughafendirektor Jürg Rami. Zudem würden die Be-

triebszeiten nicht ausgedehnt. Zwar drängen gerade Expressflüge in die Nacht; das Startverbot zwischen 24 und 6 Uhr bleibe aber bestehen. Weiter prüfe der EAP eine zusätzliche Steuerung durch tarifliche Schritte – etwa Gebühren, die nach Lärm, Tages- und Nachtzeiten gestaffelt sind, nach dem Prinzip je lauter das Flugzeug und je sensibler die Zeiten, desto teurer.

Initiativen fordern achtstündiges Nachtflugverbot

Den Bürgerinitiativen aber reicht das nicht. Sie pochen auf einem „strikten achtstündigen Nachtflugverbot“ und der dauerhaften Begrenzung der Flugbewegungen auf 100 000, so Fingerle. Zudem müsse der Flughafen die jeweils emissionschonendsten Verfahren verwenden. Den angebotenen Ausgleich – von Schallschutzfenstern bis zu den emissionsabhängigen Gebühren – jedenfalls „halten wir für gänzlich unzureichend“, so Fingerle weiter. Im Endeffekt müsse sich aber vor allem die Politik im Dreiland positionieren, so der BISF-Sprecher weiter. Schließlich sei die Entscheidung über die neue Frachtstrategie auch eine politische.